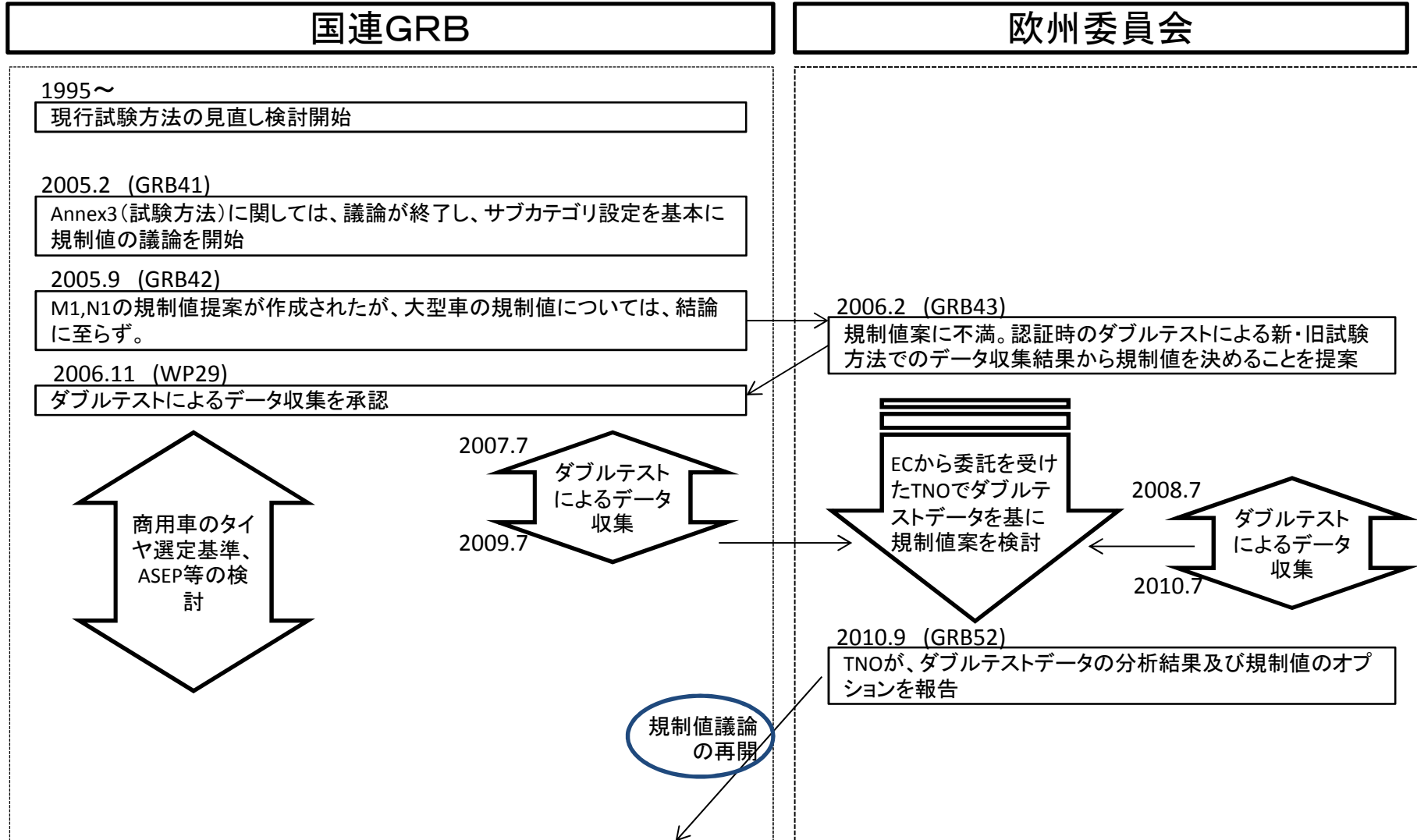
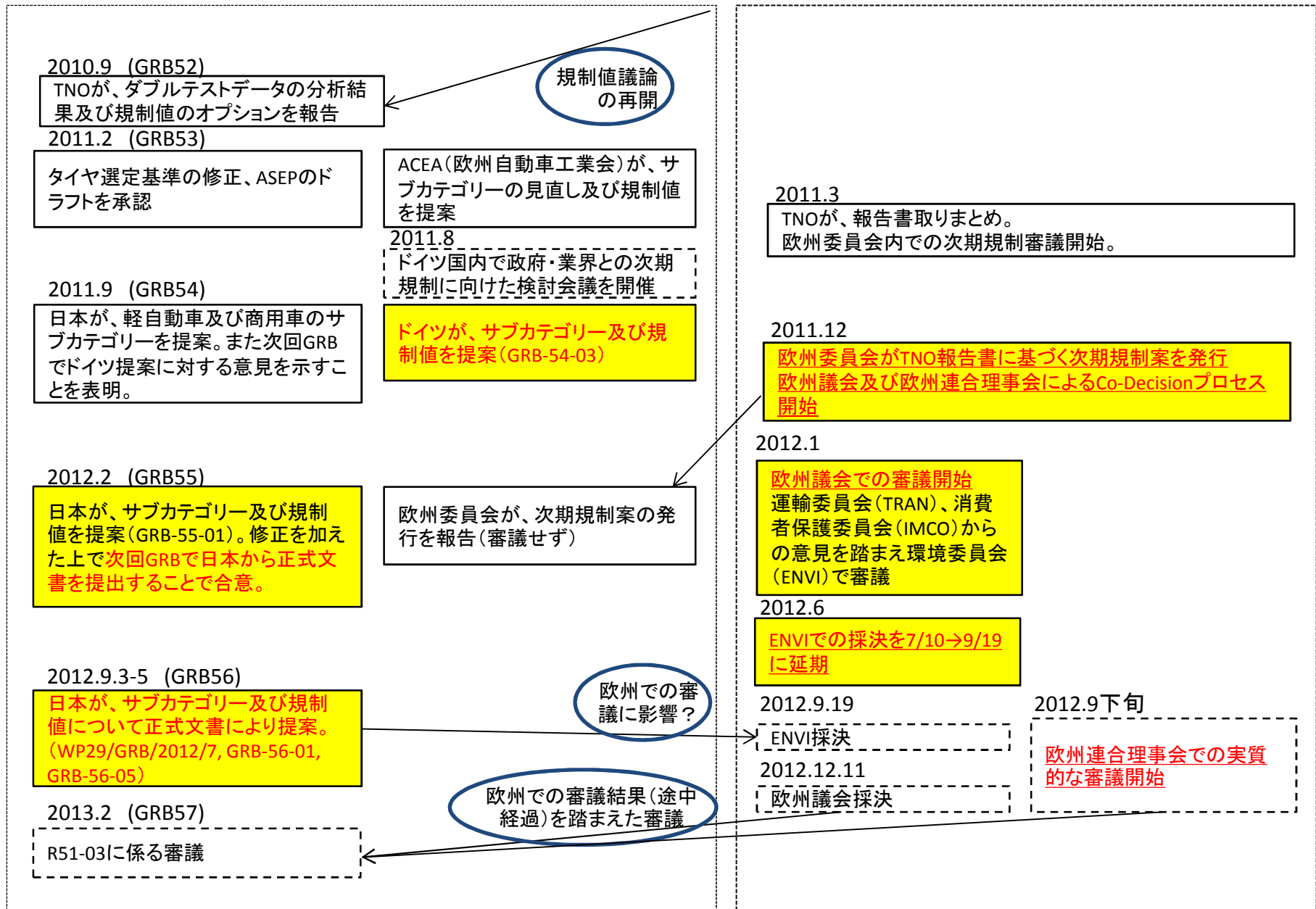


# 四輪車加速走行騒音に係る 国際基準の検討について (報告)

R51-03に係る規制値提案

# □ これまでの経緯等





## □ 9月GRB会合での規制値提案

昨年9月に既に規制値案を提案しているドイツ運輸省と調整し、2月GRBでの提案を修正し、日本より正式提案文書として提出。

### 【基本的な考え方】

国内メーカー(日本)による騒音試験データ及びダブルテストによる欧州メーカーのデータから、以下の考え方により、3段階での規制値を提案。

➤ Stage 1では、欧州＋日本による試験データのうち、10%程度カットのレベル。適用時期はR51-03発行後2年。新試験法導入やASEP導入による環境改善が期待される。

➤ Stage 2では新試験法における一層の騒音低減を促進するため、欧州＋日本による試験データのうち30%程度カットのレベル。適用時期は非重量車(一部除く)についてStage 1から4年、重量車についてStage 1から6年。

➤ Stage 3では、欧州＋日本による試験データのうち70%程度カットのレベル。ただし、現時点では2024～28年を想定したStage3の騒音低減技術の見込みが立たないため、暫定的な規制値・適用時期とし、Stage2開始までに議論し決定することを提案。

## 【日本による規制値提案】

		Stage 1	Stage 2		Stage 3 <sup>3</sup>	
		2 years after entry into force of ECE R51.03	4 years after stage 1	6 years after stage 1	[4] years after stage 2	[6] years after stage 2
M1	PMR ≤ 120 kW/t	72	70	-	[68]	-
	120 < PMR ≤ 160 kW/t	73	-	71	[70]	-
	PMR > 160 kW/t	75	73	-	[72]	-
M2	GVW ≤ 2.5 ton	72	70	-	[69]	-
	2.5 ton < GVW ≤ 3.5 ton	74	72	-	[71]	-
	3.5 ton < GVW	75	-	73	-	[71]
M3	P ≤ 135 kW	76	-	74	-	[73]
	135 < P ≤ 250 kW	79	-	78	-	[76]
	P > 250 kW	80	-	78	-	[76]
N1	GVW ≤ 2.5 ton and PMR(GVW) <sup>1</sup> ≤ 35kW/t	74	-	72	-	[70]
	GVW ≤ 2.5 ton and 35kW/t < PMR(GVW) <sup>1</sup>	72	70	-	[68]	-
	2.5 ton < GVW ≤ 3.5 ton	74	72	-	[71]	-
N2	P ≤ 135 kW	77	-	76	-	[73]
	P > 135 kW	78	-	77	-	[75]
N3	P ≤ 250 kW	80	-	78	-	[76]
	P > 250 kW	82	-	80 <sup>2</sup>	-	[78]

1 "PMR(GVW)" means PMR calculated by using the maximum authorized vehicle mass.

2 Entry-into-force date of N3 with an engine power exceeding 250 kW for stage 2 is 8 years after stage 1.

3 Limit values and entry-into-force dates of "Stage 3" shall be reviewed and fixed until the entry-into-force date of "Stage 2".

## 【9月GRB会合での審議】

- 日本の提案に対し、中国より国内実態に合わせた独自のサブカテゴリによる規制値提案がなされたが、根拠となるデータが示されず、各国からの支持は得られなかった。
- ドイツ環境省より、M3の小型バス及びN2のサブカテゴリー閾値135kWについて、現在市販されている車両には閾値を僅かに下回る出力のものが存在するため、モデルチェンジ時に出力を増加して上のサブカテゴリーに移ることで緩い規制値が適用されることへの懸念が示された。これを受け、議長提案により、M3について160kW、N2について140kWに引き上げた場合の影響について、関心を有する国は次回会合に分析結果を報告することとなった。
- 上記のM3及びN2のサブカテゴリ以外については、GRBとして日本提案に合意することが確認された。
- なお、9月GRB会合では規制値に係る詳細な議論は行われなかった。昨年12月のECによる規制案の公表を受け、現在、欧州議会と欧州連合理事会で議論が進められており、最速で12月に結論を得る見通しであるため、今次会合ではEC、EU加盟国は明確なスタンスを示せないことが理由である。

## □ 欧州（欧州議会、欧州連合理事会）における審議状況

### 【欧州議会における審議状況】

- 欧州議会の中では、環境委員会（ENVI, Committee on the Environment, Public Health and Food Safety）が主管となり審議。
- EC提案のサブカテゴリーについては、現在の車両性能が反映されたものとなっていないという意見が多く、規制値・適用時期について、車両開発サイクルを考慮するとともに、騒音対策に伴う重量増によるCO2排出量増加といったトレードオフも考慮すべきという意見が多い。
- ENVIでは当初7月10日に修正意見を採決する予定であったが、143件の修正意見が出てきており取りまとめが大変なこと、欧州連合理事会での審議が一向に進んでいない中で欧州議会が急いで意見を提出する必要性がないと考えられることから、9月19日に延期した。これに伴い、欧州議会での採決も当初10月の予定から、12月11日に延期されている。

### 【欧州連合理事会における審議状況】

実質的な審議は9月後半より開始される見込み。（9月GRB会合において、ECからの情報提供）

## <参考>規制値提案の比較

		Stage 1 (公布2年後)			Stage 2			Stage 3			
		EC案	独案	日案	EC案 (Stage 1か ら3年後)	独案 (Stage 1か ら4/6年後)	日案 (Stage 1か ら4/6年後)	EC案	独案 (Stage 2か ら4/6年後)	日案 (Stage 2か ら4/6年後)	
M1	PMR≤120kW/t	70	72	72	68	70	70	—	68	[68]	
	120<PMR≤150kW/t		73	73		71*	71*		70	[70]	
	150<PMR≤160kW/t	71	75	75	69	74	73	—	73	[72]	
	160kW/t<PMR		75	75		74	73		73	[72]	
M2	GVW≤2.0t	72	72	72	70	70	70	—	69	[69]	
	2.0t<GVW≤2.5t	73	74	74	71	72	72	—	71	[71]	
	2.5t<GVW≤3.5t		74	75		75	72		73	73	71
	3.5t <GVW	P<150kW	74	75	75	72	73	73	—	71	[71]
		150kW≤P	76								
M3	P≤135kW	75	76	76	73	74	74	—	73	[73]	
	135<P≤150kW										79
	150<P≤180kW	77	78	80	80	75	78	78	—	76	[76]
	180<P≤250kW		80	80	78	78	78	76	[76]		
	250kW≤P		80	80	78	78	76	[76]			
N1	GVW ≤2.0t	71	72	74	69	70	72	—	68	[70]	
				35kW/t<PMR			72			70	70
	2t<GVW ≤2.5t	72	74	74	70	70	72	—	71	[70]	
				35kW/t<PMR			72			70	70
	2.5t<GVW	74	74	74	72	72	72	—	71	[71]	
N2	P≤75kW	74	77	77	72	75	76	—	72	[73]	
	75<P≤135kW	75	78	78	73	77	77	—	75	[75]	
	135kW<P≤150kW			78			77				77
	150kW<P	77	78	78	75	77	77	—	75	[75]	
N3	P≤150kW	77	81	80	75	79	78	—	77	[76]	
	150kW<P≤250kW	80	82	82	78	81	80*	—	79	[78]	
	250kW<P										82

Stage間の移行期間は、独案、日案とも原則として非重量車は4年、重量車及びN1のうちGVW≤2.5tかつPMR≤35kW/tのものは6年。但し、※は+2年。